

## 7250 太平洋工業

小川 信也 (オガワ シンヤ)

太平洋工業株式会社社長

### 国内外の自動車生産台数増で過去最高の経常利益を確保

#### ◆事業の概要

プレス樹脂製品事業では、トヨタグループを主力に三菱、ホンダ、スズキなどと取引を行っており、台湾、米国、中国に海外拠点を設置している。バルブ製品事業のうち、タイヤバルブ製品は 1930 年の創業から続いており、タイヤバルブ・バルブコアは世界で 25%を占めるトップシェアであり、TPMS 事業は IT 化したタイヤバルブの新規事業となっている。1984 年に台湾へ進出し、韓国、タイ、中国、ベルギーに展開している。その他の事業として、ソフトウェア開発、ゴルフ場経営をおこなっている。

企業結合の状況として、昨年、バルブ事業の中国合弁会社 1 社を連結対象から除外し、新たにプレス事業の子会社 1 社を設立した。さらに本年 6 月には、中国に太平洋工業(中国)投資有限公司を設立した。現在、連結子会社は 13 社(国内 4 社、海外 5 カ国 9 社)となった。持分法適用会社の PEC ホールディングスは、オートフューズの国内 100%シェアを持つ太平洋精工を主体とした会社で、北米、中国、タイに工場を設置している。

#### ◆2012 年度第 2 四半期業績

当上期は後半に入って陰りがみられたものの、日本、米国、中国の主要市場において自動車の生産販売が堅調に推移した。前年同期が東日本大震災の影響によって大きく落ち込んだこともあり、当上期の連結売上高は 426 億 13 百万円(前年同期比 28.3%増)と 2 期ぶりの大幅増収となった。8 月 1 日に発表した予想値 410 億円に対しても、自動車生産の増加等によって 16 億 13 百万円増となった。

利益面では、販売物量の増加により連結営業利益は 25 億 48 百万円(同 419.4%増)と大幅増益となった。連結経常利益は 29 億 41 百万円(同 360.3%増)となり、半期の連結決算を開始した 2000 年以降、過去最高値となった。四半期純利益は 12 億 77 百万円(同 124.1%増)となった。予想比では、営業利益、経常利益とも売上増によって上回ったが、四半期純利益は持分変動損失 6 億円を特損に計上したため、3 億円下回る結果となった。

当上期決算における連結売上高が前年同期比 94 億円増となった要因として、中国子会社連結除外によるマイナス 7 億円、価格改定によるマイナス 9 億円、材料建値変動によるマイナス 7 億円といった減収要因に対し、販売物量増に伴う 117 億円の増収によって、2 期ぶりの増収が達成できた。

連結経常利益が前年同期比 23 億円増となった要因としては、販売価格の下落によるマイナス 9 億円、物量増に伴う経費増のマイナス 9 億円、材料価格の損失によるマイナス 3 億円といった減益要因に対し、販売物量増に伴う 31 億円、原価改善による 7 億円、減価償却費の減少による 4 億円といった増益要因が大きく、大幅な増益となった。なお為替については、前年同期とほぼ変わらず 1 ドル=79 円となり、大きな差損は生じていない。

連結事業別セグメントの状況として、プレス樹脂製品事業の売上高は 301 億円(前年同期実績は 231 億円)となった。営業利益は 9 億 70 百万円(同マイナス 50 百万円)に黒字転換することができた。バルブ製品事業の売上高は 122 億円(同 98 億円)、営業利益は 15 億 80 百万円(同 5 億 40 百万円)である。

連結総資産は 873 億円(前期末比 32 億円減)となった。主な減少要因は、売掛債権の減少 11 億円、投資その

他の資産の減少 14 億円である。

#### ◆通期業績予想は純利益のみ下方修正

下期に入り、日本ではエコカー補助金の終了に伴う反動等によって自動車生産は落ち込みをみせている。9 月後半からは、尖閣問題等で中国の日本車販売が 4~5 割減の状況にあり、先行不透明といえる。こうした状況を踏まえ、通期連結業績予想として、売上高 780 億円(前期比 2.0%減)、営業利益 38 億円(同 2.7%増)、経常利益 45 億円(同 8.5%増)については 8 月 1 日発表の予想を据え置きとしている。当期純利益は、当上期に発生した持分変動損失 6 億円を差し引き、25 億円に下方修正した。

通期連結売上高予想が前期比 15 億円減となる要因として、タイ・台湾子会社決算同期化によるマイナス 17 億円、中国子会社の連結除外によるマイナス 9 億円、価格改定によるマイナス 13 億円、材料建値変動によるマイナス 19 億円といった減収要因に対し、販売物量増加による 43 百万円の増収が見込まれている。

連結経常利益予想が前期比 3 億円増となる要因としては、販売価格下落によるマイナス 13 億円、材料の価格改定によるマイナス 8 億円、経費増によるマイナス 8 億円といった減益要因に対し、増益要因として、原価改善による 13 億円、販売物量増に伴う 12 億円、償却費減少による 5 億円が見込まれている。

連結事業別セグメントでは、プレス樹脂製品事業が、米国では順調に推移しているものの、下期に日本、台湾、中国で自動車販売台数の減少が見込まれることから、売上高 548 億円(前期実績は 568 億円)を予想している。営業利益は、中国子会社の販売物量減、新子会社設立のイニシャルコスト増による前期比約 6 億円の減益を見込んでおり、10 億円(同 16 億 60 百万円)を計画している。

バルブ製品事業は、TPMS 製品およびダイカスト製品等の韓国、日本における増収が見込まれ、売上高は 228 億円(前期実績は 223 億円)の増収を予想している。営業利益は、海外子会社がおおむね利益を確保しており、さらにバルブや TPMS 製品の販売物量増および原価改善によって、28 億 10 百万円(同 20 億 40 百万円)の増益を見込んでいる。こうした業績予想に関しては、今後、自動車メーカー各社が中国市場の見通しを発表する中で、第 3 四半期決算等において適宜修正し、開示していきたいと考えている。

通期の連結設備投資については、91 億円(前期実績は 68 億円)を計画している。リーマンショック以降、2011 年までは償却内投資を心がけてきたが、2012 年は守りから攻めへの転換を行い、通期減価償却費 66 億円(同 71 億円)を 25 億円ほど上回る設備投資をおこなっていく。国内では、通常の生産準備投資に加え、東北工場拡充にかかわる投資等 48 億円を見込んでいる。海外では、韓国におけるアルミダイカスト事業関連の設備投資 20 億円をはじめ、北米における TPMS 製品の生産準備、中国における生産準備等を進めていく予定である。

連結キャッシュフローの見通しについては、営業活動によるキャッシュフロー 98 億円に対し、投資活動によるキャッシュフローマイナス 90 億円によって、フリーキャッシュフローは 8 億円となる計画である。財務活動によるキャッシュフローマイナス 33 億円は昨年の震災対応で一時的に確保した資金の返済等によるもので、これらの結果、現預金の期末残高は 89 億円、有利子負債の期末残高は 198 億円(前期末残高は 225 億円)を計画している。

上期の配当金は、上期の業績を踏まえ、安定配当の基本方針のもと普通配当 5 円とした。期末配当は 5 円を予定し、年間配当は個別配当性向 22.5%の 10 円を予定している。

次に、上期と下期の業績比較として、当上期は国内外とも生産台数の増加によって過去最高の経常利益となったが、下期はエコカー補助金の終了や中国における大幅な販売不振によって、売上高 353 億 87 百万円(上期比 17.0%減)、経常利益 15 億 59 百万円(同 47.0%減)を見込んでいる。経常利益の増減要因として、原価改善による 4 億円、経費削減による 5 億円といった増益要因に対し、販売物量減によるマイナス 13 億円が大きく響き、営業外収益減によるマイナス 5 億円、販売価格の低下によるマイナス 3 億円、減価償却増によるマイナス 3 億円といった減益要因により、上期比 14 億円減益の予想となった。

個別業績については、当上期の売上高 308 億 32 百万円、営業利益 20 億 28 百万円、経常利益 25 億 29 百万

円、四半期純利益 16 億 54 百万円と 2 期ぶりの増収増益となり、かつ各利益は過去最高値となった。

通期業績予想については、売上高 580 億円(前期比 0.3%増)、経常利益 36 億円(同 25.3%増)、当期純利益 24 億円(同 29.7%増)を計画している。

### ◆今後の取り組みと各国の状況

長期ビジョン「PACIFIC GLOCAL VISION2020」は、CSRを経営の最重要課題と位置付け、「5つのシンカ」で事業構造を革新する事を目指しています。長期ビジョンを具現化すべく、具体的アクションプランを策定した中期経営計画「OCEAN-15」は、2015 年度の数値計画として連結売上高 950 億円、連結経常利益率 6%台、海外売上高比率 40%以上、総資産回転率 1.05 を目指している。

また、先行き不透明な中国市場や国内の低迷を考えると、グローバル展開は必須である。投資効率や人材育成を考えながら海外展開を推進していく考えである。「連結経営」から「融合経営」へと企業価値の向上に努めていきたい。

韓国では、太平洋エアコントロール工業でアルミダイカスト加工の事業拡充を進めてきた。2011 年 3 月には、現代自動車の SQ 認定を取得している。2012 年度中に車両 300 万台分/年、2015 年に 400 万台/年の生産体制を確立する計画である。

北米・欧州では、TPMS の米国生産と欧州販売対応を開始している。また米国子会社に電着塗装ラインを導入し、日系自動車メーカーとの取引を開始した。

中国では、事業拡大に伴って統括会社を設立し、中国子会社 2 社の効率的な業務管理と生産準備機能の強化に努めていく。

タイでは、アセアン市場の拡大、顧客現調ニーズに対応するため工場を増設する。新たに自動車用の樹脂製品事業を開始し、日系自動車メーカーを中心に取引を行う予定である。またサプライチェーン強化のため、パルプ事業の日本に次ぐ第 2 の生産拠点としてパルプの生産能力の強化を図っていく。

国内では、生産設備を寄せ止めし、再配置することによって東北地区、中部地区、九州地区の 3 極体制を確立していく。

### ◆質疑応答◆

**米国で生産を開始した TPMS の供給能力や競合状況について伺いたい。**

現在、年間 1,600 万台分の生産能力を持っている。市場の拡充に伴って、数年先には 2,500 万台分程度に増強していきたいと考えている。競合は数社存在するが、米国のシェア約 22%を今後も確保していきたい。

(平成 24 年 11 月 8 日・東京)

\* 当日の説明会資料は以下の HP アドレスから見ることができます。

<http://www.pacific-ind.co.jp/investor/ir/briefings/>